

Б. Б. Овчинникова
кандидат исторических наук, профессор кафедры истории России
Уральского государственного университета
Екатеринбург

Великий шелковый путь – транзитная магистраль Восток – Запад – Восток

Великий шелковый путь являлся своеобразной формой диалога Востока с Западом вплоть до Средневековья включительно. Он возник как историческая необходимость, способствуя обмену культурных достижений различных цивилизаций и играя при этом роль мощного интеграционного фактора в жизни древних народов Евразии. Этот путь протянулся от берегов Атлантического океана до берегов Тихого океана, пересек два континента – Европу и Азию – и соединил страны Средиземноморья с Дальним Востоком, выполняя в древности и Средневековье роль своеобразного моста между цивилизациями Востока и Запада.

Термин «Великий шелковый путь», обозначающий грандиозную по масштабам древнего мира торговую магистраль, а точнее – целую систему дорог, связывавших на рубеже старой и новой эры главные культурные регионы Евразии – Китай, Индию, Средний и Ближний Восток, Средиземноморье и западные страны, – был введен в историческую науку учеными XIX в. после того, как в 1877 г. немецкий путешественник и историк К. Рихтгофен написал работу «Китай», в которой он впервые назвал этот торговый путь по восточным странам «шелковым путем»¹.

Началом функционирования Великого шелкового пути принято считать последнее десятилетие II в. до н. э.² Известно, что китайский император Ву Ди в 138 г. до н. э. отправил своего посла Чжан Цяня на поиски союзников в борьбе против воинственных кочевых племен гуннов, которые опустошали северные окраины Китая. Путешествуя, посол попал в плен к гуннам на десять лет. Ему удалось бежать и через высокие перевалы Центрального Тянь-Шаня выйти к Иссык-Кулю. Пройдя вдоль берега реки Нарын, Чжан Цянь очутился в Ферганской долине. К своему удивлению, он обнаружил там множество городов, объединенных в одно государство. Китайский посол попытался договориться с правителем

¹ См.: *Richthofen K. China. B., 1877. Bd. I. S. 454.*

² См.: *Лубо-Лесниченко Е. И. Китай на Шелковом пути. Л., 1989. С. 7.*

Ферганской долины, но тот соглашался только на установление торговых отношений, и Чжан Цянь отправился дальше на юг. Возвращаясь из путешествия, он вновь попал в плен к гуннам, но на этот раз сбежал от них спустя два года. Чжан Цянь представил императору подробный доклад о своем пребывании в Средней Азии и указал удобные пути для торговли, которые впоследствии и стали основой Великого шелкового пути.

С течением времени термин «Великий шелковый путь» получил широкое распространение. Как известно, понятие это весьма условно, ибо шелк не был единственным объектом международной торговли на трассах Шелкового пути³. Среди товаров можно было встретить стекло, драгоценные камни, ковры, gobелены и т. д. Формы торговых взаимоотношений были самыми разнообразными. Кроме традиционной караванной торговли оборот, кушля и продажа товаров нередко велись в завуалированной форме, под видом обмена дипломатическими миссиями. Торговля была представлена «лагерными рынками», рынками на заставах, обычными городскими рынками⁴.

Известны сведения об обмене товарами между Китаем и Средней Азией. Ранние свидетельства повествуют о дарственных подношениях, которые направлялись из стран среднеазиатского региона к императорскому дворцу. Из среднеазиатских даров особенно ценились знаменитые кони Давани – быстроногие скакуны, которых китайцы называли «небесными» или «крылатыми». Ценились они потому, что в Китае существовала легенда о том, что в желании утвердить свою божественность и достичь бессмертия император должен был вознестись на небо при помощи упряжки неземных лошадей. Именно Чжан Цянь завез в Китай «небесных» коней.

Каждый год императорский двор направлял на запад по меньшей мере пять миссий в сопровождении нескольких сот стражников. Они везли с собой шелк и металлические изделия, которые обменивали на лошадей, нефрит, кораллы и другие товары из Средней Азии. Но китайская продукция предназначалась не только для Средней Азии. Часть товаров из Китая попадала и в Европу. Особое внимание привлекал шелк. В Европе считали, что только китайцы знают секрет его производства. В период правления Августа Рим платил за китайский шелк шерстяными тканями, специями и стеклянными изделиями. Эту прохладную ткань, «легкую, как облако» и «прозрачную, как лед», римляне называли «ки-

³ См.: *Иерусалимская А. А.* Кавказ на Шелковом пути : каталог временной выставки. СПб., 1992. С. 3.

⁴ См.: *Лубо-Лесниченко Е. И.* Китай на Шелковом пути. С. 7.

тайской вуалью». Она проникала в столь дальние регионы благодаря Великому шелковому пути.

Направления торговых связей были различными. В ранний период главная дорога проходила через Дуньхуан, Хами, Турфан, Кашгар, Узген, Ош, Куву, Андижан, Коканд, Самарканд, Бухару и Мерв. В Мерве Великий шелковый путь разветвлялся. Одна ветвь вела через Хорезм на Волгу, вторая – через Балх и земли современного Афганистана в Индию, третья направлялась к Багдаду и далее к Средиземному морю. Здесь товары перегружались на корабли и попадали в Египет, Византию, Италию. Вообще, если говорить о собственно Великом шелковом пути, то на раннем этапе он функционировал так: караваны выходили из Китая и направлялись к северным Тянь-Шаньским горам, затем пересекали территорию Средней Азии и через Хорасан (западнее Амударьи) попадали в Месопотамию и к Средиземноморью. Установлено, что протяженность собственно Великого шелкового пути составляла 12 тысяч километров, и, видимо, мало кто из торговцев проходил всю шелковую дорогу полностью⁵.

Уже на раннем этапе Великий шелковый путь представлял собой сеть дорог, связывающих страны Востока и Запада. Великий шелковый путь являлся одной из значимых составляющих системы трансевразийской торговли, включавшей в себя и Восточный путь, и Путь из варяг в греки, и Янтарный путь, и Ганзейскую торговлю, и многие другие пути. Что же касается собственно Великого шелкового пути, как его принято описывать в современной литературе, то следует говорить о нескольких вариантах традиционных торговых контактов, связывавших Китай с Малой Азией. Торговые караваны из Китая начинали свой путь от Чаньяни и шли к Дукьхуа – городу на границе у Великой стены. Отсюда маршрут разветвлялся на северный и южный⁶.

Таким образом, при изучении истории Великого шелкового пути очевидной становится весьма хорошая информированность о первых столетиях его функционирования (Ф. Stein, А. Herrmann, А. И. Зелинский, И. В. Пьянков, Е. И. Лубо-Лесниченко и др.). Опуская подробности торговых контактов на северном, южном и «среднем» путях, отметим, что в I–II вв. н. э. предпочтение при торговых контактах между Востоком и Западом отдавалось южному пути. Напомним, что южная часть Восточного

⁵ См.: Длужневская Г. В. Великий шелковый путь в фотографиях русских путешественников и исследователей второй половины XIX – первой половины XX века // Г. В. Длужневская, Л. Б. Кирчо, О. И. Богуславский. Этнокультурное взаимодействие в Евразии. М., 2006. Кн. 1. С. 452–462.

⁶ См.: Там же.

Туркестана в это время подпала под политическое влияние Кушанской империи, и, естественно, для связи кушан с Восточным Туркестаном и Ханьской империей использовалось именно это направление.

В III–IV вв. в системе дорог Шелкового пути происходили значительные перемены, связанные с изменением политической обстановки в Центральной Азии и с влиянием климатических факторов. В это время усиливалось соперничество в сфере торговли шелком, что стало одной из главных проблем для западных стран. Им приходилось все чаще обращаться к поискам обходных путей, которые позволили ли бы миновать ближневосточные кордоны. А в конце IV в. эта проблема обострилась в связи с тем, что развитие в Средиземноморье собственного шелкоткачества на привозном сырье сделало получение шелка-сырца жизненно важным фактором. Определенную роль в таких обходных маршрутах начали играть морские перевозки. Особой популярностью стал пользоваться морской путь через Индийский океан в Юго-Восточную Азию либо к портам Северо-Западной Индии, откуда, минуя перевалы, можно было попасть на трассы памирских путей, ведущих как в Среднюю Азию, так и на Дальний Восток.

Большое значение имел и другой морской путь – из Средиземного моря в Черное. Но ориентация этого пути в районах Центрального, Восточного и Западного Кавказа была в основном на Прикаспий, Иран. В районе Северо-Западного Кавказа при полном отсутствии в могильниках иранских изделий встречены как китайские и согдийские шелковые ткани, так и массовый экспорт из Византии и стран Восточного Средиземноморья.

Традиционно особым видом пограничной торговли оставалась торговля шелком и лошадьми. Именно шелк получает во второй половине I тысячелетия н. э. известную «обращаемость» – как некое мерило ценности. Что же касается лошадей, то главными их поставщиками в это время уже являлись древние тюрки, уйгуры и енисейские кыргызы. Вдоль Шелкового пути развивалась сеть караванных городов, и по нему двигались артели ремесленников, дипломатические посольства, паломники и миссионеры. Этот торговый путь стал основой для различного рода культурных контактов: проникновения буддизма в Китай, диалога между Западом и Востоком.

Период расцвета Шелкового пути пришелся именно на VII–VIII вв., когда экономические и культурные связи Древнего Китая с внешним миром достигли своего пика. И здесь хотелось бы подробнее рассмотреть роль древних тюрок Центральной Азии на трассах Шелкового пути. При

этом следует отметить, что если «уйгурский» и «кыргызский» пути получили в литературе достаточное освещение, то период могущества Тюркского каганата в VI–VIII вв. и его экономические отношения в области внешней торговли оставались в тени.

В середине VI в. н. э. кочевые народы степного пояса Евразии были объединены под властью правителей Тюркского каганата. В зависимости от тюркских каганов оказалось и государство кыргызов (древних хакасов) на Енисее. Значительный участок Великого шелкового пути от границ Китая до Ирана и, особенно, направление, ведущее в Южную и Западную Сибирь, оказались под контролем древних тюрков.

Дальнейшая история Великого шелкового пути (с 581 г.) связана с политикой двух тюркских каганатов – Западным и Восточным, которые в целом продолжали придерживаться внешнего курса, заложенного их предшественником, – ориентации на Среднюю империю, а также на ряд государств Средней Азии. Из-за противоречий в отношении объема торговли шелком тюрки вступили в конфликт с Ираном и попытались проложить новый торговый путь в Византию – в обход Ирана, через Поволжье и степи Причерноморья. Именно Восточно-Тюркский каганат сыграл большую роль в организации экономического порядка на территории Южной Сибири и северных окраин Центральной Азии и выступал как активный участник внешней торговли между государствами в VI–VIII вв.

Основными товарами, которые могли быть выставлены на продажу-обмен со стороны восточных тюрков, являлись, прежде всего, продукты кочевого скотоводства – лошади, овцы и все связанные с ними изделия. Важную роль играли также изделия из черных и цветных металлов. Заметим, что кроме непосредственно указанных выше товаров тюрки-тугу могли оказывать в качестве «товара» услуги, связанные с охраной пограничных территорий. Но главный товар – это лошади. Не случайно о наличии спроса на лошадей письменные источники сообщают: «Я, Пэй Цзи и другие... Мы не нуждаемся в варварах, но их лошади очень важны, и поэтому ждем алчно. Если мы дальше замешкаемся, то Туцзюе могут поменять свое решение»⁷. Дело в том, что, в отличие от Центральной Азии, Китай не имел возможности заниматься скотоводством. Китайцы не были знатоками в выращивании лошадей и очень нуждались в привлечении тюркских специалистов. Китаю необходимы были лошади не только для военных, но и для мирных целей. В экономической жизни

⁷ Liu Mau-Tsai. Die chinesischen Nachrichten zur Geschichte der Ost-Türken (T'u-küe). I. Buch (Texte). II. Buch (Anmerkungen. Anhänge. Index) // Göttinger Asiatische Forschungen, Bd. 10. Wiesbaden, 1958. S. 365, 395.

этого государства транспорт имел огромное значение в связи с большими расстояниями внутри империи.

По данным исследований К. Бэквита, ресурсы династии Тан не покрывали реального количества требуемых лошадей. В мирное время, в среднем, в армии на 1 тыс. солдат было 163 лошади, а во время войны требовалось еще больше. О важности лошадей в Китае и их высокой оценке говорит и то, что здесь были специально отрегулированы правила обмена, продажи и владения лошадьми: «Мы внимательно следим за частным разведением лошадей в приграничных районах Китая, а также за китайскими купцами, которые занимаются торговлей среди пограничных племен»⁸. Относительно стоимости лошадей в Китае К. Бэквит приводит следующие данные: «В золотые дни столицы за одну лошадь давали один кусок шелка, а в момент нестабильности курс был один к сорока»⁹. Другими словами, четкого курса обмена лошади не существовало, поэтому и цена ее зависела от ситуации.

Но Китай представлял собой огромный интерес в качестве своей продукции не только для Восточно-Тюркского каганата, но и для других степных объединений, поэтому на протяжении всей истории древнетюркского государства велась конкурентная борьба тюрков-тугю за Китай и другие рынки сбыта, в частности за Среднюю Азию и Византию.

Сами же жители Восточно-Тюркского каганата, на первый взгляд, нуждались в продуктах земледелия, но не так уж сильно и зависели от них, ибо имели свои очаги поливного земледелия. Поэтому чаще всего они предпочитали в качестве денежного эквивалента принимать из Китая куски шелка, зная его ценность на Западе. Известно, что шелк в хозяйстве тюрков-тугю почти не употреблялся, и уж точно в шелке как сырье (сырце) они не нуждались, так как он был непригоден в таком варианте. Для восточных тюрков шелк был предметом роскоши, а значит, не имел особо широкого применения. Конечно, незначительную часть шелка они использовали для одежды, остатки которой обнаружены археологами в погребениях древних тюрков Саяно-Алтая¹⁰. Основная же часть шелка использовалась для дальнейшего обмена на территории Средней Азии. Таким образом, древние тюрки получали шелк за поставленных в

⁸ Beckwith C. The impact of Horses and Silk Trade on the Economics of Tang China and Uigur Empire: On the importance of international commerce in the Early Middle Ages // J. of Economic and Social History of the Orient. 1991. Vol. 34. Pt. 2. P. 187.

⁹ Ibid.

¹⁰ См.: Овчинникова Б. Б. Тюркские древности Саяно-Алтая в VI–X веках. Свердловск, 1990. С. 20.

Китай лошадей. Здесь можно согласиться с К. Бэквитом, писавшим, что важным в понимании внешней торговли в средние века является признание того факта, что экономика одного государства хотя и независима от экономики другого государства, но вместе с тем иногда они испытывают взаимное влияние. Так сложилось и в двух соседствующих средневековых государствах: Восточно-тюркском каганате и империи Тан.

Начало обменной торговли между Восточно-Тюркским каганатом и Китаем было положено, согласно письменным источникам, в 594 г., когда несколько делегаций тюрков прибыли ко двору императора и попросили учредить рынок на границе, чтобы они могли торговать с Китаем; императорское разрешение на это было получено. В династийной хронике «Суй шу» сообщается: «В следующем году (594) послали главы орд туцзюэ вместе гонцов с 10 000 лошадьми, 20 000 овцами и 500 верблюдами и коровами. Вскоре они попросили через гонцов на границе организовать ярмарку и заняться торговлей. Император согласился»¹¹. На самом деле, однако, это лишь явное указание из источника, а торговые операции между Восточно-Тюркским каганатом и Китаем были постоянными на всем протяжении их истории.

Существует мнение, что торговля во многом определялась именно тюркской стороной¹². Однако согласиться с утверждением, что Восточно-Тюркский каганат являлся главным гарантом стабильных торговых операций на территории Великого шелкового пути, можно лишь отчасти. Сомнение вызывает «навязывание» этой торговли другим соседним государствам, в то время как, по данным письменных источников, просматривается именно взаимовыгодное сотрудничество.

Большую роль в развитии ремесла и торговли в Тюркском каганате, а позже и в Восточно-Тюркском государстве играли согдийские ремесленники и купцы, о чем неоднократно сообщают письменные источники: «Пэй Цюй сказал императору: “Туцзюэ просты и без комплексов, и между ними глубокая вражда; к несчастью, среди них есть ху (варвары-согдийцы), которые злые и хитрые, которые учат их и помогают в управлении!”»¹³. Действительно, влияние согдийцев на культуру Восточ-

¹¹ *Liu Mau-Tsai*. Die chinesischen Nachrichten zur Geschichte der Ost-Türken (T'u-küe) ... S. 56.

¹² См.: Гумилев Л. Н. Древние тюрки. М., 1967. С. 361; Кляшторный С. Г., Султанов Т. И. Государства и народы евразийских степей. Древность и средневековье. СПб., 2000. С. 98.

¹³ *Liu Mau-Tsai*. Die chinesischen Nachrichten zur Geschichte der Ost-Türken (T'u-küe) ... S. 88.

но-Тюркского каганата было значительным. Археологами оно отмечено в производстве художественного металла¹⁴. Не менее значительное влияние оказывал и Иран. Высочайший уровень иранской торевтики способствовал распространению технологий изготовления художественных предметов из металла, форм и орнаментации изделий на обширных пространствах Евразии. Декоративные мотивы и изобразительные сюжеты, характерные для иранского и согдийского искусства, получили широкое распространение как в тюркском кочевом мире, так и в танском Китае. Изделия сасанидских и согдийских мастеров пользовались большим спросом. Из Ирана, Средней Азии и Восточного Туркестана в Сибирь пролегли меридиональные ответвления Великого шелкового пути, по которым в Саяно-Алтай завозили изделия, изготовленные в городских ремесленных центрах.

Интересные сведения о торговых путях в Центральной Азии V–VII вв. содержатся в жизнеописании Пэй Цзюя (история династии Суй 589–621 гг.). Созданные Пэем «Описания и карты Западных земель» утеряны, но в жизнеописании сохранились выдержки, одна из которых гласит: «От Дуньхуана к Западному морю идут три дороги, и у каждой дороги имеются ответвления. Северная дорога из Хами проходит у озера Баркуль, племя теле, ставку тюркского кагана (близ оз. Иссык-Куль), идет через Люхэшуй, доходит до Византии и достигает Западного моря. Средняя дорога из Турфана через Карашар, Кучу, Тэле и далее через Памир проходит через Кабудан, Ура-Тюбе, Бухару, Самарканд и Мерв, доходит до Ирана и достигает Западного моря. Южная дорога из района Лобнора идет через Хотан, Каргадык, Ташкурбан, Памир и далее через Вахан, Тохаристан, эфталитов, Бамиан, Газни ведет в Северо-Западную Индию и достигает Западного моря. От каждой страны также отходят дороги, которые, в свою очередь, пересекаются на юге и севере. Таким образом, следуя (по этим дорогам), можно попасть в любое место. Поэтому считается, что Хами, Турфан и Лобнор являются воротами на Запад»¹⁵.

Состав импортных находок в погребениях средневековых кочевников также позволяет сделать вывод, что в Саяно-Алтай из стран, лежащих на основной трассе Великого шелкового пути, вели несколько караванных дорог. Одна из них шла из Семиречья в верховья Иртыша, а затем вниз по Иртышу на Алтай и Салаир в верховья Оби. По этой дороге

¹⁴ См.: *Маршак Б. И.* Согдийское серебро. Очерки по истории восточной торевтики. М., 1971.

¹⁵ Цит. по: *Лубо-Лесниченко Е. И.* Китай на Шелковом пути. С. 57.

в Прииртышье, Приобье, на Алтай и в Кузнецкую котловину попадала основная часть среднеазиатского, иранского импорта, отдельные предметы из Бадахшана, Индостана, восточного Средиземноморья и Византии. Другой путь вел из Восточного Туркестана на север, в котловину Великих озер Монголии, в Саяны и Минусинскую котловину. Этим путем в Саяно-Алтай доставлялись не только согдийские, иранские и восточнотуркестанские товары, но и основная часть китайского шелка, бронзовых зеркал и других изделий китайского производства¹⁶. Контроль же над транзитами Великого шелкового пути выпал на долю восточных тюрок-туто, что позволило им достичь в VI–VIII вв. как политического, так и экономического могущества.

Система дорог, связывавшая главные культурные центры Евразии, изменялась с течением времени. Те или иные участки Шелкового пути то затахали, то начинали функционировать с новой силой, являясь главной связующей артерией между Востоком и Западом в течение более чем пятнадцати веков. Трансконтинентальный караванный путь служил своеобразной «столбовой дорогой» вплоть до IX в., когда политические факторы, а также усиление роли морских путей в ущерб сухопутным вызвали угасание основных трасс Шелкового пути¹⁷.

Е. Н. Петелин

*аспирант Института Дальнего Востока РАН
Москва*

Участие России в развитии атомной энергетики КНР: проблемы и перспективы

Стратегическое решение развивать атомную энергетику было принято китайским руководством в конце 70-х гг. XX в. Это решение отвечает общей тенденции, обозначившейся в Северо-Восточной Азии. И Япония, и Южная Корея рассматривают атомную энергетику в качестве одного из важнейших направлений решения энергетических проблем. В Программе действий по устойчивому развитию Китая в начале XXI в., принятой

¹⁶ См.: Худяков Ю. С. Культура средневековых кочевников Южной Сибири и Центральной Азии. Новосибирск, 1998. С. 47.

¹⁷ См.: Там же. С. 14.

© Петелин Е. Н., 2009